

# Roma Termini e Milano Centrale: Analisi Semiotica del testo spaziale

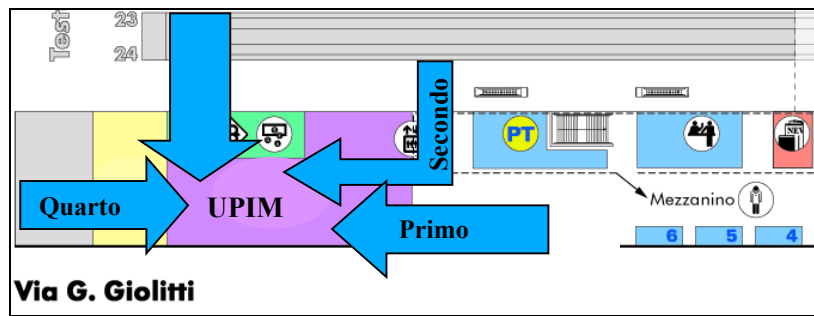
di Anna Milena Vinci  
e-mail: [vicmil@tiscali.it](mailto:vicmil@tiscali.it)

Questo saggio analizza gli spazi dei due complessi ferroviari, Roma Termini e Milano Centrale, utilizzando la metodologia ed i modelli che la semiotica, ed in particolare la sociosemiotica, hanno costruito nel corso della loro evoluzione.

Dal punto di vista metodologico prima di consultare un corpus di testi sulle due stazioni (ovvero l'insieme di documenti, pubblicazioni cartacee e on line, articoli pubblicati su periodici e riviste specializzate, planimetrie e foto d'archivio) si è analizzato il testo delle due stazioni (ovvero il testo costituito dalle due stesse stazioni), assumendo che la loro articolazione spaziale possa permetterci di scoprirne non solo la funzione ma anche il significato. Si è, dunque, proceduto ad una visita delle due stazioni e di tutti i locali solitamente accessibili a viaggiatori e frequentatori delle due strutture ferroviarie, al fine di comprenderne l'articolazione complessiva e le rispettive somiglianze/divergenze in termini funzionali e simbolici. Infine si è trattato di osservare, analizzare e comparare percorsi, tendenze, materiali, strumenti, linee, direttrici, soglie, limiti, aree di sosta e di transito, servizi ed esercizi commerciali presenti in stazione o nodi intermodali connessi agli spazi ferroviari, per comprendere gli effetti di senso cui essi, di volta in volta, potessero farsi carico. In particolare ho identificato, per ogni stazione, luoghi che ho definito "istituzionali", ovvero spazi definiti a cui fanno riferimento le pubblicazioni cartacee e digitali di Grandi Stazioni, i testi on line delle RFI, i testi pubblicati dal CIFI, le planimetrie, il sistema della segnaletica all'interno del complesso ferroviario ed i discorsi dei frequentatori delle due stazioni. In particolare ho analizzato il discorso "del" percorso (cioè il discorso costituito dal percorso stesso) e solo successivamente il discorso "sul" percorso. Accanto alle zone istituzionali e all'interno di queste ho sottolineato l'esistenza di "zone franche" ovvero porzioni di questi stessi spazi che assumono, per i frequentatori della stazione, diversi significati e valorizzazioni.

Ci soffermeremo, adesso, su tre diversi fenomeni rinvenibili nei due testi spaziali ferroviari. Il primo mette in evidenza come una struttura fisica possa generare comportamenti non ovvi, ovvero comportamenti non previsti in anticipo dal testo spaziale. Il secondo riguarda l'opera di risemantizzazione dello spazio operata dai soggetti che vivono quello stesso spazio. Gli spazi, infatti, nel momento in cui vengono esperiti perdono i significati ad essi preliminarmente attribuiti, per acquisirne di nuovi. Infine vedremo come luoghi con strutture e funzioni diverse possano assumere significati e valorizzazioni simili.

Il primo spazio che analizzeremo è quello occupato dal punto vendita UPIM, ospitato nell'Ala Mazzoniana della stazione Termini.



I quattro accessi all'UPIM<sup>1</sup>

Al punto vendita UPIM si può accedere attraverso almeno quattro diversi punti d'ingresso. Uno è costituito dalla grande galleria dell'Ala Mazzoniana: il frequentatore che dall'interno dell'Ala procede in direzione della Galleria Centrale deve necessariamente passare attraverso lo spazio-vendita dell'UPIM ed il bar attiguo per raggiungere il marciapiede di testa dei binari o l'esterno della stazione, sulla via Giolitti. Facendo riferimento al primo tipo di percorso potremmo chiamarlo "percorso passaggio". Chi proviene, infatti, dalla galleria dell'Ala deve necessariamente attraversare lo spazio centrale dell'UPIM per raggiungere il bar o quello che abbiamo definito l' "ingresso ufficiale". In questo primo caso, dunque, lo spazio centrale assume il ruolo di corridoio, di strumento del quale i passanti si servono per raggiungere la propria destinazione. Gli espositori, le commesse, i manichini divengono intralci, impedimenti, ostacoli da superare o scartare per il raggiungimento di quel luogo utopico (i binari, l'uscita) dove il soggetto potrà finalmente realizzarsi. Coloro che effettuano tale percorso tendono a valorizzare gli elementi di continuità tra il corridoio dell'UPIM e la galleria dell'Ala Termini: la struttura architettonica, gli archi e le volte a mattoncino pieno, i cromatismi delle pareti e del pavimento, il sistema di illuminazione, le esposizioni artistiche, il flusso magmatico dei frequentatori. Si tratta in molti casi di viaggiatori abituali, pendolari o di viaggiatori che devono prendere delle coincidenze per i quali il "fattore tempo" è essenziale. Essi rappresentano la categoria di frequentatori meno attenta alle proposte commerciali dello "spazio UPIM". Il loro passo è veloce, lo sguardo costantemente rivolto al percorso da effettuare o alla prossima uscita.

Il secondo accesso è rappresentato da un corridoio (collocato tra l'UPIM e le Poste Italiane) che dal marciapiede lungo il binario 24 incrocia perpendicolarmente la galleria dell'Ala Mazzoniana e immette direttamente il passante nello spazio dell'UPIM. In questo caso la continuità con l'intero corridoio dell'Ala è meno evidente, in quanto il soggetto proviene dalla zona dei binari e, svoltando a destra, è già all'interno dell'UPIM. Proprio perché il soggetto, attraversato il corridoio che proviene dai binari, si trova immediatamente all'ingresso dell'UPIM, chiameremo questo "percorso-diretto". Certo, ciò non vuol dire negare la possibilità che il soggetto conosca preventivamente la galleria e possa perciò notarne gli elementi di continuità con il corridoio all'interno dell'UPIM, ma sicuramente ove ciò avvenisse si

<sup>1</sup> Elaborazione personale della planimetria consultabile al sito [www.romatermini.it](http://www.romatermini.it)

tratterebbe di una connessione effettuata solo mentalmente, immaginaria e non visiva, dinamica, vissuta a livello corporeo. Un altro vano d'ingresso è costituito dall'unico "ingresso ufficiale", cioè regolato da una vera e propria soglia, ovvero una porta che dal marciapiede vicino ai binari immette direttamente agli spazi del negozio. In questo caso la terza tipologia di percorso è costituita dal "percorso-negoziato", ovvero quel tragitto, effettuabile dai frequentatori, che maggiormente tende a valorizzare lo spazio dell'UPIM come spazio del punto vendita dell'UPIM. Non è un caso che, dunque, questo percorso inizi dall' "ingresso ufficiale" che si apre sul marciapiede che costeggia il binario 24.

Chi varca questa soglia (una porta che svolge normalmente le sue funzioni), enfatizzata infatti dalla grande scritta "UPIM" e dalle ampie vetrine è colui che valorizza lo spazio interno come spazio di vendita. Chi entra da qui è principalmente in cerca del negozio, degli articoli esposti in esso o semplicemente dell' "atmosfera da shopping". Naturalmente anche in questo caso non è possibile assolutizzare percorsi, intenzioni e valorizzazioni: nulla vieta al viaggiatore abituale o al pendolare già ricordati in precedenza, di utilizzare questo come uno spazio nel quale effettuare "percorsi-passaggi". Quello che si tenta in questa sede di fare è creare una tipologia di Utilizzatori Modello, con i quali gli Utilizzatori Empirici potranno coincidere in misura diversa.

L'ultimo degli accessi, delimitato da una porta a vetri ad impulso bloccata in modo da rimanere costantemente aperta e che si colloca tra i locali dell'UPIM e quelli del bar Mokà, è quello che dal marciapiede lungo il binario 24 o dalla via Giolitti porta al negozio attraverso gli spazi e le installazioni del bar. Al bar ha accesso chi proviene dalla zona dei binari o dalla via Giolitti, e il percorso effettuato in questo caso ha una direzione inversa rispetto a quello proveniente dalla galleria dell'Ala Termini.

In questo caso la continuità dell'ambiente UPIM con il resto della galleria risulta quasi del tutto annullata: pur essendo ospitato all'interno dell'edificio dell'Ala Termini, il bar ha uno stile architettonico che si discosta notevolmente da quest'ultimo; al piano terra le arcate del soffitto sono nascoste da un soppalco creato per le esigenze dello stesso bar; colori, materiali e forme si discostano notevolmente da quelli della galleria. Un'esperienza interessante degli spazi dell'UPIM è quella di coloro che stazionano al bar, seduti ai tavolini vicino la porta a vetri. Da qui è possibile guardare all'interno del punto vendita, rimanendone, allo stesso tempo, fuori.

Lo "spazio UPIM" assume allora, da questa prospettiva, i caratteri di una grande vetrina nella quale prodotti di bellezza, articoli per la casa, commesse, passanti, clienti, costituiscono gli elementi di un'unica grande esposizione. Per queste ragioni il percorso che parte dai binari (o dalla via Giolitti) e arriva all'UPIM passando attraverso il bar Mokà, è definibile "percorso-vetrina". Esso accompagna il frequentatore davanti la grande porta a vetri assimilabile, come abbiamo già visto, ad una grande vetrina ed offre, nel contempo, agli avventori seduti ai tavolini una sorta di schermo gigante (i cui margini coincidono con quelli della porta a vetri) sul quale scorrono le immagini dello "spazio UPIM". Ecco, dunque, come la stessa porzione di spazio ricavata all'interno della

stazione può assumere significati diversi, in relazione alle diverse modalità di vivere lo spazio.

Il secondo spazio sul quale ci soffermeremo è la Galleria Centrale. Utilizzando una definizione di Marrone, potremmo inizialmente definire la Galleria "un'autostrada per pedoni"<sup>2</sup>. Ogni giorno, infatti, essa è attraversata da migliaia di persone e, come ogni autostrada, offre una serie di svincoli e uscite per diverse direzioni. Si tratta, dunque, di un punto di smistamento in quanto permette l'accesso diretto non solo ai luoghi della stazione (Atrio, zona di testa dei binari, Forum Termini) ma anche a quelli collocati all'esterno (via Giolitti e via Marsala). La forma della Galleria produce un vero e proprio "effetto autostrada" a tutti coloro che la percorrono. Al pari di un'autostrada inoltre, e a causa degli intensi flussi di traffico pedonale, la Galleria non rappresenta un luogo ideale per la sosta.

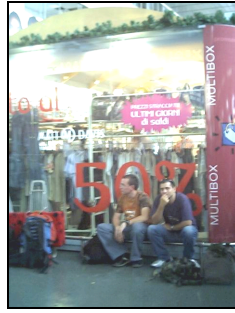
Vediamo, invece, come nonostante ciò la Galleria riesca ad offrire "luoghi di sosta", riservando a tale attività vere e proprie "aree protette". Si può trattare di luoghi tradizionalmente ed ufficialmente riservati al riposo ed al ristoro, oppure di zone che, nonostante siano state pensate per svolgere altre funzioni, vengono in realtà utilizzate come aree di sosta dagli Utilizzatori Empirici.

Al primo caso appartengono le sale interne di ristorazione di fast-food, bar e ristoranti ospitati nella struttura in muratura che costeggia la Galleria. Nessuna di queste attività commerciali dispone i propri tavoli all'esterno della struttura in muratura, sotto la copertura della Galleria. Al contrario, molti locali avvisano i passanti che il locale dispone di spazi e sale interne, attribuendo così una carica euforica alla zona interna della struttura. In particolare "Mr. Panino" e "Ristorante Self Service" offrono ai clienti, oltre alle sale interne, anche veri e propri giardini esterni luminosi e freschi. La seconda tipologia di "aree di sosta" cui abbiamo fatto riferimento in precedenza, è costituita da luoghi non espressamente adibiti a ciò, ma che la prassi degli Utilizzatori Empirici ha in parte trasformato. Restando all'interno della Galleria Centrale, si possono individuare nelle zone perimetrali dei box in vetro collocati lungo la Galleria. Tali box offrono ai passanti dei corrimano in alluminio che costeggiano i quattro lati e che i frequentatori usano abitualmente come sedili. L'uso di questi spazi, che rappresentano comunque una porzione ridotta del corridoio della Galleria, contribuiscono a risemantizzare lo spazio circostante. Questi originali sedili assumono, in parte, il ruolo che, ad esempio, nelle piazze, viene svolto dai tavolini dei bar. Essi creano uno "spazio-osservatorio", cioè si trasformano in una sorta di salotto dal quale è possibile osservare i passanti e l'ambiente circostante. La zona prossima alle scale ne è un esempio: qui il ritmo del passo si fa più lento e molti viaggiatori, prima di scendere le scale, cercano nella segnaletica una conferma al proprio orientamento. In quest'area stazionano, inoltre, i carrelli per il trasporto dei bagagli.

Non è infrequente, infine, trovare qui gente che utilizza le scale in muratura come sedili, reinterpretandone così la funzione primaria.

---

<sup>2</sup> Marrone, 2001, p. 351.



I box divengono uno “spazio osservatorio”

Vediamo adesso come spazi apparentemente differenti posano, in realtà, generare effetti di senso simili.

Caratteristiche e funzioni della Galleria delle Carrozze, prese in carico alla stazione Termini dagli ambienti del grande Atrio, potrebbero consentirci di accostare i locali delle due diverse stazioni. In entrambi i casi, infatti, si tratta di “ambienti intermedi”, posti tra una galleria di testa dei binari ed una piazza cittadina antistante, capaci di svolgere il ruolo di “porta d’ingresso” e di delimitare il limite tra la stazione e la città esterna. Tuttavia, mentre l’atrio di Termini svolge al proprio interno sia le funzioni di biglietteria che quelle di porta d’ingresso principale, Milano Centrale separa le due funzioni attribuendone, ciascuna, ad uno dei propri ambienti. Per questa ragione non ci riferiremo, nel confronto, all’intero spazio dell’Atrio di Termini. Lo spazio della stazione Termini che più fruttuosamente può essere utilizzato nella nostra analisi è, sicuramente, la striscia di spazio occupata dal sistema di porte posto sulla vetrata antistante Piazza dei Cinquecento. Sia questa striscia che la Galleria delle Carrozze, infatti, svolgono quella che abbiamo chiamato “funzione aperitiva”. Esse rappresentano, nello stesso tempo, la principale porta d’ingresso per chi si accinge ad entrare in stazione, e d’uscita per chi, invece, prosegue verso la città. Anche nel caso della stazione milanese, la segnaletica posta sugli accessi indica, all’esterno, i servizi ospitati all’interno. Mentre, però, a Termini la segnaletica posta sulle porte della vetrata indicano, con caratteri e pittogrammi di facile lettura ed interpretazione, una molteplicità di servizi (treni, shopping, biglietteria...), Milano fa ricorso a incisioni sul marmo che indicano un unico servizio: la biglietteria. Un ruolo rilevante è, poi, quello svolto dalla modalità di attraversamento delle due gallerie: mentre l’Atrio prevede per i propri frequentatori esclusivamente passaggi pedonali (ad esclusione di alcuni addetti alle pulizie o alla sicurezza che si spostano a bordo di piccole macchine o carrelli), la Galleria milanese oltre ai percorsi pedonali, propone due vere e proprie strade sulle quali è previsto il transito di auto e moto.

Altre differenze riguardano i materiali cui, i due locali delle diverse stazioni, fanno ricorso. L’Atrio Termini può essere considerato “il regno del vetro” che, come abbiamo già visto, costituisce l’elemento principe non solo dell’ampia vetrata su Piazza dei Cinquecento, ma anche della Libreria Termini e delle vetrine di molti negozi ospitati all’interno del Dinosaurio. Milano, invece, utilizza abbondantemente il marmo, rivestendo le pareti “in parte in pietra di

Nabresina e in parte in cemento ad imitazione di detta pietra<sup>3</sup>". Gli effetti che si producono sono, dunque, profondamente diversi: all' "effetto di verità" prodotto dalla trasparenza delle vetrate si contrappone un "effetto occultamento", che lo spessore e la robustezza dei marmi usati tende ad accentuare. Tuttavia abbiamo già visto, analizzando l'Atrio, che la zona vicino la vetrata, più che segnare un limite, tende a negarlo. Le porte ad impulso bloccate in modo da rimanere sempre aperte e l'abitudine dei frequentatori della stazione ad utilizzare le uscite di sicurezza come comuni porte sono alcune delle modalità attraverso le quali l'Atrio rinuncia allo status di ambiente interno per assumere quello di termine complesso dato, cioè dall'unione di interno ed esterno. La zona della vetrata di Termini, dunque, rinuncia non solo ad un certo grado di isolamento acustico ed olfattivo (ma non visivo), assicurato dalla chiusura delle porte, ma nello stesso tempo permette il costituirsi di una continuità tra ambiente esterno e locali interni che finiscono, in questa zona, per fondersi in un inscindibile unità. Allo stesso modo, nella Galleria delle Carrozze, un effetto curioso è dato dalla presenza dei pilastri che si susseguono dal lato della Piazza Duca D'Aosta. Se è vero, infatti, che essi creano un imponente schermo visivo che lascia in ombra alcune zone della Galleria, è altrettanto vero che l'alternarsi dei pilastri permette di cogliere, seppur con discontinuità, l'unitarietà della Galleria stessa. A questo proposito Marrone scrive: "La presenza dei portici [...] è un elemento che rende problematica l'individuazione di un confine netto tra interno ed esterno. Il portico, per definizione, è un luogo che, in quanto dotato di copertura, non è del tutto esterno senza però essere ancora effettivamente interno; si tratta, in termini semiotici di un *termine complesso*, ossia di un elemento che sintetizza in sé entrambi gli elementi dell'opposizione. Di conseguenza, chi si trova nel portico dovrebbe in linea di principio essere cosciente del fatto di star attraversando un tipico luogo di passaggio tra un dentro e un fuori (o viceversa), un luogo che lo accoglie, attenuando il senso del limite, smorzando ogni frattura o discontinuità"<sup>4</sup>.

Interno ed esterno, continuo e discontinuo, dunque possono essere contemporaneamente presi in carico dall'architettura della Galleria che, come la zona prospiciente la vetrata dell'Atrio Termini, finisce per divenire un vero e proprio termine complesso.

Nella breve analisi dell'articolazione spaziale dei due testi ferroviari analizzati emerge con evidenza la potenzialità dello spazio di assumere lo statuto di vero e proprio linguaggio, ovvero la sua capacità di parlare non tanto e non solo di sé ma principalmente della società e della cultura che, attraverso lo spazio stesso, si rendono visibili quali realtà significanti. La spazialità dunque, in qualità di sistema semiotico, permette l'attribuzione di significati e valorizzazioni al mondo esperito (definibile quale contenuto) attraverso la forma, la distribuzione e l'articolazione fisica dei testi spaziali (dunque dell'espressione) in esso rintracciabili. Se è vero, dunque, che la spazialità può essere intesa, al pari delle lingue naturali, come un vero e proprio linguaggio, è pur vero che essa accosta a significati ed effetti precostituiti altri significati,

---

<sup>3</sup> Stacchini, 1931.

<sup>4</sup> Marrone, 2001, p. 335.

frutto dell'incontro di questa con i suoi utilizzatori. Quelle precedentemente presentate rappresentano solo alcune della infinite suggestioni di ricerca di cui i due testi spaziali possono essere oggetto. Questo breve saggio si configura come un contributo per l'individuazione di sistemi e procedure che fungono da "basso continuo" nell'incontro con l'utente con la stazione la quale, a sua volta, si definisce e assume forma solo in funzione di coloro che effettivamente vivranno i suoi spazi. Essa è un luogo semiotico che esiste nella relazione tra soggetti in gioco nel testo (intendendo per soggetti, come la semiotica ci insegna, non solo quelli umani). Porte, cancelli, percorsi gommati, margini, cartelli segnaletici, pannelli pubblicitari, delimitazioni, differenze acustiche, cromatiche, d'illuminazione e temperatura, porticati, materiali e installazioni varie, dunque, assumono il ruolo di veri e propri soggetti capaci di agire non solo per ed insieme all'uomo ma anche, a volte, più dell'uomo, rinegoziando, ogni volta nuove identità, significati e funzioni. In questa prospettiva emerge più che mai (anche, ma non solo, in funzione delle attuali prospettive di riqualificazione dei complessi ferroviari considerati), la necessità di tenere conto di identità, attività ed effetti di senso che gli spazi, in un processo continuo, contribuiscono a determinare. La semiotica dello spazio infine, grazie alla sua capacità di offrire spunti critici e strumenti d'analisi dell'universo di senso legato agli ambienti di stazione, assume tra gli altri lo statuto di strumento utile e funzionale alla ricostruzione delle dinamiche in atto nel complesso rapporto dei soggetti in gioco.

### **Riferimenti bibliografici**

Marrone, Gianfranco "Corpi sociali. Processi comunicativi e semiotica del testo", Torino, Einaudi 2001.

Ulisse, Stacchini "Il fabbricato viaggiatori della nuova stazione di Milano", Rassegna di Architettura, n.10-11, 15 ottobre 1931.